informativo eletrônico mensal da Sociedade Canoa de Tolda

017

OUTUBRO 2016

edição especial

Pelas Carreiras

A suspensão da canoa Luzitânia[1] de sua rotina de navegações de longo curso no Baixo São Francisco, ainda temporária, pode chegar a condição permanente. Sem efetivas, consistentes e definitivas ações de recuperação do rio (e mesmo que fossem iniciadas de imediato, todas, sem exceção, teriam resultados a longo prazo, em décadas, muito provavelmente), sobretudo da configuração física da calha, com seu canal fluvial gravemente assoreado, não há como navegar entre a foz e o sertão regularmente de forma adequada. A cada dia a navegabilidade é reduzida, mesmo com a Luzitânia, pelas restrições de navegação, operando com calado máximo de apenas 0,50 m na ponta do leme, muito aquém de sua capacidade de carga.

A possibilidade do termo definitivo das atividades regulares da mais antiga embarcação tradicional do Baixo é mais um indicador das implicações dos passivos ambientais em inúmeros aspectos da vida das pessoas não só neste trecho da bacia do São Francisco, mas também do povo além margens. Passivos que abrangem tanto a secular devastação pelo uso indiscriminado do patrimônio natural da bacia, como a regularização do rio, a partir da implantação da barragem de Sobradinho, no final dos anos 1970. As recentes e prolongadas reduções de vazão são a deliberada piora do que há de pior: a gestão é predatória e a revitalização não é prioridade.

O fim das navegações da Luzitânia seria evento significativo? Ou apenas situação onde mais um objeto produzido pela criatividade humana que, cumprida sua missão, amarga a superação por outras tecnologias e término de sua finalidade. Variáveis são as perspectivas de observação, percepção e sensibilização do caso: talvez haja algo além da fascinante visão da canoa com seus panos ocres, navegando no que resta de água no Baixo São Francisco. O juízo final, da mesma forma que para com o patrimônio natural, será dado, ou já está sendo, pela sociedade brasileira que valoriza ou não aquilo

«Quem viveu em popa de canoa, viveu...»

Mestre Valdermar de Ramiro, da canoa Vênus

O fim da navegação de longo curso no Baixo São Francisco aponta como seu legado cultural único se relaciona com a insensatez do uso do rio foi por séculos, não eximindo a responsabilidade das práticas insustentáveis mais recentes

Imagem - Canoa de Tolda

Imagem - Canoa de Tolda

1- Ver Pelas Carreiras 013

que percebe como relevante.

A (ainda) existência da embarcação é oportunidade rara do contato com remanescente apurado da união e evolução de seculares tecnologias navais de várias correntes de além mar e, naturalmente, nativas. Os portugueses chegaram vindos de navegações em toda a península ibérica, no mar Mediterrâneo, nas duas costas africanas, a atual Índia e, a partir de 1530, a leva da colonização já contava com aprendizados da chegada ao extremo oriente. Mais tarde, com os holandeses no nordeste, outra chegada de conhecimento, também com base em navegações globais. Assim, gradativamente, aqui aportavam embarcações melhoradas, com características sendo adaptadas de forma evolutiva às condições locais, gerando uma linhagem de barcos nativos com «DNA» planetário. O resultado, quase consolidado, surge na transição do século 19 para o século 20 no que seria a mais eficiente embarcação para correr o baixo do São Francisco: a canoa de tolda. Quieta no porto do Mato da Onça, a Luzitânia é sobrevivente/herdeira desses movimentos e ciclos socioeconômicos do Baixo e do nascimento de uma navegação local, processos que tiveram ligação direta com disponibilidade e uso dos fartos recursos naturais de outrora neste pedaço do rio. Incluindo, obviamente, as condições de navegabilidade que permitiram o vai e vem de rumas de gente, entre o Baixo e os distantes interiores do rio de cima e além da bacia, que chegaria ao século 20.

Imagem Abilio Coutinho

No segundo império, navios como o Sinimbu, aqui em Piranhas, corriam todo o Baixo

Estabelecida a navegação regular a vapor de longo curso no Baixo, nos anos 1860, as canoas de tolda, ainda navegando a varas e panos rudimentares, serão contemporâneas essenciais no apoio a navios de porte considerável, como o Sinimbu, o Paulo Afonso, o Jequitaia, que ligavam a Penedo a Piranhas. Dali, a comunicação via ferrovia até Jatobá, PE, no submédio. Os produtos e bens produzidos ou chegados na região, eram embarcados em canoas e chatas, para chegar aos pólos de comércio, como Propriá, em Sergipe, e Penedo, em Alagoas, e dali, de navio ou de trem, serem distribuídos. Mas, em algum momento no início do século 20, ocorrerá a evolução mais significativa na canoa de tolda, com a adoção da mastreação e velas que hoje conhecemos, os traquetes. Este tipo de mastreação e velame foi aproveitado das barcaças costeiras, por sua vez evoluidas das sumacas holandesas que corriam o mar de dentro da costa nordestina. Com os traquetes, as canoas passaram a navegar bordejando contra o vento, tecnologia naval que seria exportada nos anos 40 e 50 para o médio São Francisco por sergipanos e alagoanos aventureiros que migram com suas canoas: a canoa *sergipana* será fatal para as barcas de figura[2], transformando definitivamente a navegação no rio de cima.

Imagem Reprodução

As barcaças costeiras foram fundamentais na evolução das canoas de tolda, que passaram a navegar contra o vento.

Imagem Reprodução

Durante boa parte do século 20, o Comendador Peixoto assegurou a linha entre Penedo e Piranhas

Na primeira metade do século 20, navios como Comendador Peixoto e o Penedinho prosseguiram com o tráfego entre Penedo e Piranhas chegando ao início da década de 1960, quando o governo militar desmantelou a linha de ferro Piranhas/Petrolândia: um golpe fatal para o movimento no Baixo. Articulada com a navegação Piranhas/Penedo, na mesma época tem início a consolidação da cabotagem, principalmente com os inúmeros navios «itas» da Companhia de Navegação Costeira aportando em Penedo, que também verão o fim das navegações costeiras nos anos 60, pela priorização do

2- Ver em A Margem set2009 - https://issuu.com/canoadetolda/docs/amargem-set-out-09

Imagem via IBGE

O Itapuhy, da Companhia de Navegação Costeira, servia o porto de Penedo, ligando a cidade ao norte e ao sul do país.

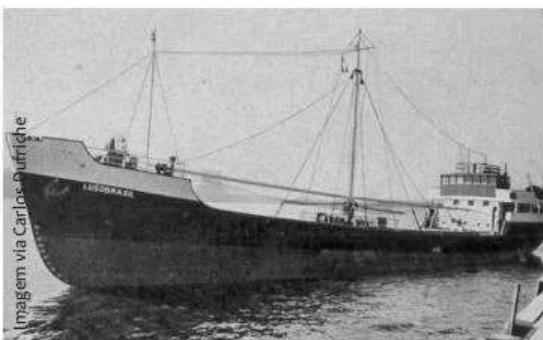
Imagem - via IBGE

Em Propriá, a lancha Tupã, uma das derradeiras a operar regularmente da praia ao sertão.

do sistema de rodovias.

Sem a operação dos vapores, lanchas menores como as Tupy, Tupigy e Tupã seguiram o serviço entre o sertão e a região da foz até os anos 1980, já enfrentando o declinio socioeconômico do Baixo, que se agravará a partir da operação de Sobradinho, em 1979/80. Com o fim do ciclo natural do rio, a economia vazanteira é eliminada e nunca será substituída pelas ditas mitigações, como os perímetros irrigados da Codevasf e políticas públicas fracassadas.

Nos meados do século 20, a Companhia de Navegação Peixoto Gonçalves armará os navios Brasiluso e o Lusobrasil, que desempenharam importante papel no tráfego entre o Baixo e o restante do país. Na mesma época, com o início das atividades da Petrobras na região da foz, navios petroleiros de pequeno porte da Fronape - Frota Nacional de Petroleiros e da Marinha do Brasil, adentrarão o rio para abastecimento de óleo cru em poços pioneiros, já desativados, no município de Piaçabuçu, AL.

Imagem via Carlos Dutriche

O Lusobrasil e o Brasiluso eram a base da cabotagem nativa, operando pela Peixoto Gonçalves, de Penedo.

A Marinha do Brasil, nos anos 1970, manterá vários navios de patrulha fluvial, os NaPaFlus, percorrendo o Baixo em missões de patrulhamento e médico odontológicas. Em menor número, posto que a concorrência do transporte rodoviário se intensifica, as canoas ainda estarão no movimento, as derradeiras cheias ainda seguram a economia regional, mas os dias estão contados, com as obras de Sobradinho sendo finalizadas ao final da década.

Imagem - via IBGE

Navio Patrulha Fluvial operando no Baixo a partir de Penedo.

Em menos de trinta anos, do fim dos ciclos naturais do rio, ao final da década de 1990, restarão apenas duas canoas em atividade: a famosa Paladina, que é abandonada no povoado Bonsucesso, e a Luzitânia, encerrando o movimento de transporte em 1998, em situação muito precária, quando é adquirida pela Sociedade Canoa de Tolda. Não esqueçamos das últimas duas chatas, a Iris Raiane, do Bonsucesso, e a de Zé Migué, do Mocambo, ainda navegando a pulso no ínicio dos anos 2000, hoje, esqueletos no beiço do rio. Finalmente, a última linha de longo médio/longo curso, entre Propriá e Pão de Açúcar, corrida pela canoa Oriente, é desativada na virada do século 20 para o 21.

De volta às águas no início de 2007, após quase dez anos de restauro, a Luzitânia vinha mantendo uma difícil rotina de navegações entre a foz e o sertão, como atividade da Sociedade Canoa de Tolda. Com a regularização do rio abaixo de 1300 m^3/s desde 2013[3], as condições de navegação regular se inviabilizam.

Esta ligeira tentativa de traçar a história das nossas navegações é auto explicativa e pode ajudar como provocadora de reflexões e, quem sabe, atitudes. Num panorama onde a revitalização do São Francisco funciona por efeitos de mídia, como os insignificantes trezentos milhões de reais[4] aprovados pelo Congresso, e uma promessa de que «*no segundo semestre de 2017 começa...*» ainda temos que o São Francisco não é prioridade no interesse do coletivo da sociedade brasileira.

3- O setor elétrico permanece com a intenção de regularização com vazão de 700 m^3/s a jusante de Sobradinho. Até 31 de outubro, permanecem os 800 m.

4- O valor oficial conhecido da transposição ultrapassou oito bilhões de reais.

Imagem - Nilton Souza

Alternativas para a sustentabilidade da Reserva Mato da Onça são discutidas

Através do APL Caminhos do São Francisco, iniciada mais uma etapa no preparo da RMO- Reserva Mato da Onça para as atividades de turismo de natureza. No dia 9 passado estiveram na RMO Kimiko Matsumoto, do Instituto Ambiental Brasil Sustentável (gestor do APL) e Marianne Costa, da Vivejar , operadora paulista especializada em turismo de base comunitária . A vinda ao Mato da Onça faz parte de uma prospecção em todo o Baixo, a partir de Piaçabuçu, na foz, até o alto sertão, em Piranhas, para a identificação de atividades e/ou locais com potencial e parceiros interessados em receber visitantes em suas comunidades.

Além da inclusão da RMO no roteiro, haveria o uso da canoa Luzitânia em navegações locais, possibilitando recursos para sua manutenção, já que não conta com alocações de órgãos culturais ou patrocínios.

Com Damiana, sobrevida para a arte da louça Xocó

Damiana não desiste, mas é a derradeira. Após um longo tempo afastada, a conhecida loiceira da comunidade indígena Xocó da Ilha de São Pedro, em Porto da Folha, SE, voltou a modelar e queimar seu barro. Panelas, potes, fogões, tachos, estão de volta à feira de Pão de Açúcar. A retomada de Damiana, infelizmente, não garante que tão antiga arte tenha futuro garantido, uma vez que não há seguidores. São anos e anos de dedicação para dominar o barro. É trabalho pesado, a partir da busca da matéria prima, distante, carregada na cabeça, a batida de cacête, separar e peneirar pedrinhas, amassar a massa, molhada, pesada, preparar a lenha, a ciência de arrumar as peças, para a queima perfeita. Sem ver retorno econômico na atividade, a geração mais nova não tem interesse. Como não têm interesse órgãos que deveriam salvaguardar tão vulnerável patrimônio cultural.

Num canto meio esquecido da feira, a teimosia solitária de Damiana para manter um legado ancestral

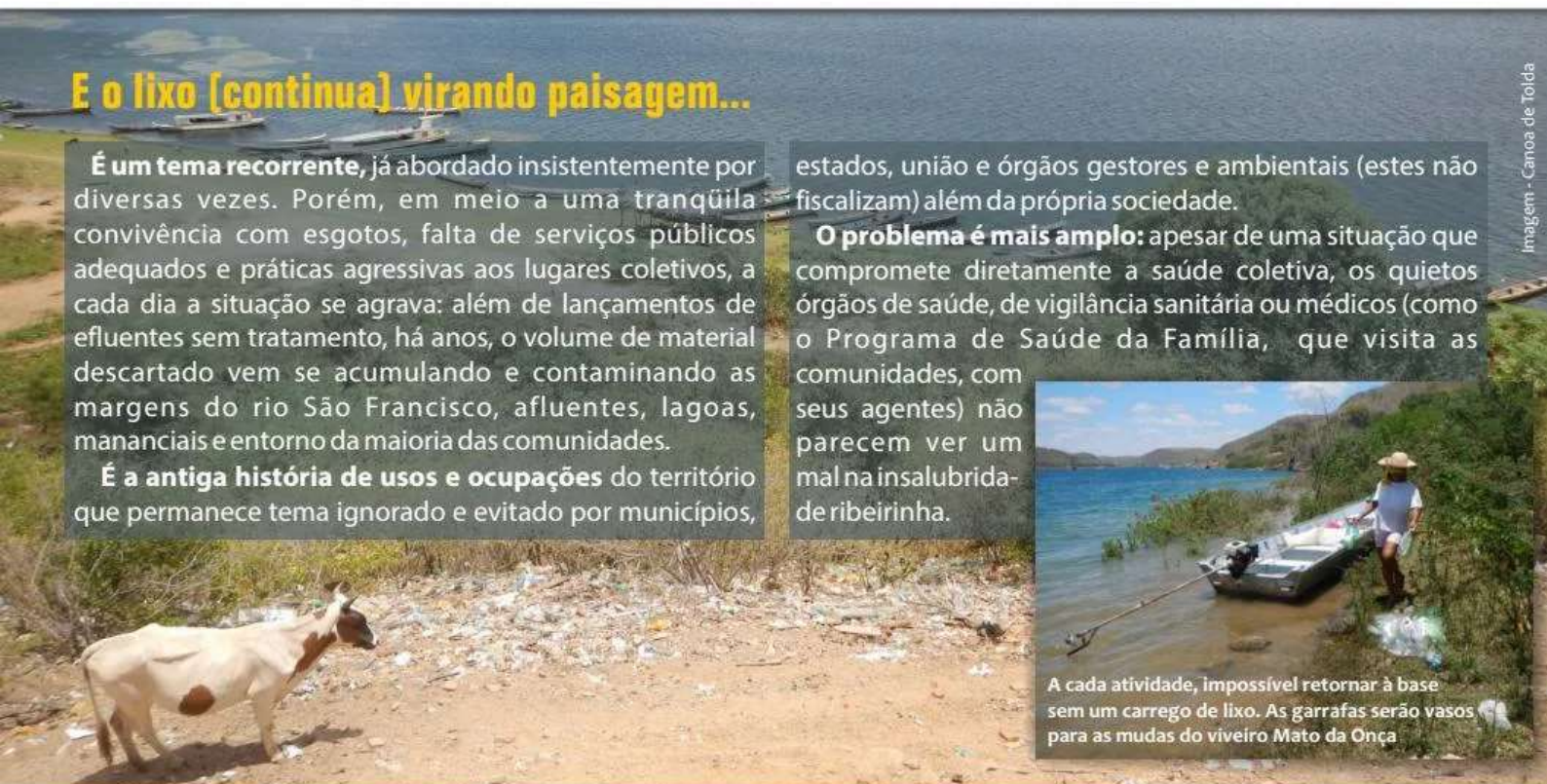
E o lixo [continua] virando paisagem...

Imagem - Canoa de Tolda

É um tema recorrente, já abordado insistentemente por diversas vezes. Porém, em meio a uma tranqüila convivência com esgotos, falta de serviços públicos adequados e práticas agressivas aos lugares coletivos, a cada dia a situação se agrava: além de lançamentos de efluentes sem tratamento, há anos, o volume de material descartado vem se acumulando e contaminando as margens do rio São Francisco, afluentes, lagoas, mananciais e entorno da maioria das comunidades.

É a antiga história de usos e ocupações do território que permanece tema ignorado e evitado por municípios, estados, união e órgãos gestores e ambientais (estes não fiscalizam) além da própria sociedade.

O problema é mais amplo: apesar de uma situação que compromete diretamente a saúde coletiva, os quietos órgãos de saúde, de vigilância sanitária ou médicos (como o Programa de Saúde da Família, que visita as comunidades, com seus agentes) não parecem ver um mal na insalubridade ribeirinha.

A cada atividade, impossível retornar à base sem um carrego de lixo. As garrafas serão vasos para as mudas do viveiro Mato da Onça

Monumentos

Por todo o Baixo São Francisco, várias estações de captação de água (a da imagem, na Ilha do Ouro, SE) abandonadas são o testemunho da água «levada» pela regularização, do saque ao patrimônio natural por um sistema que impõe (aos que amargam o passivo sócioambiental) o ônus de provar de que o rio está na reta final.

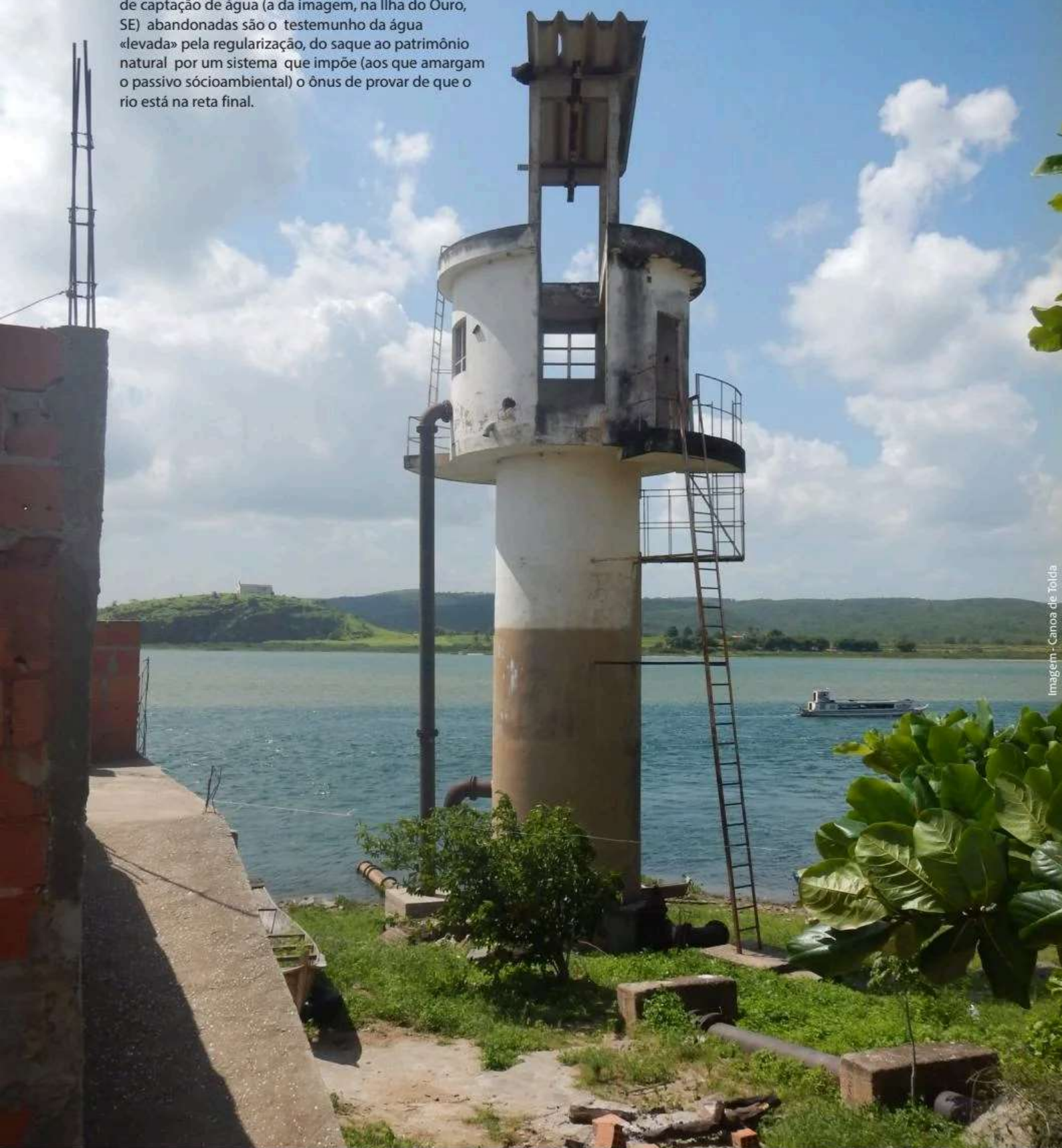



Imagem - Canoa de Tolda

Canoa de Tolda - Sociedade Sócioambiental do Baixo São Francisco

Sede - R. Jackson Figueiredo, 09 - Mercado Municipal - 49995-000 Brejo Grande SE

Base Sertão - Reserva Mato da Onça - Povoado Mato da Onça - 57400-000 Pão de Açúcar AL

End. Eletr.- canoadetolda@canoadetolda.org.br **Internet**- www.canoadetolda.org.br